

التنظيم المؤسسي  
للمرور بالجزائر ودور الأمن الوطني

العميد الركن . عيسى محمد نايلي



# ١. التنظيم المؤسسي للمرور بالجزائر

## ودور الأمن الوطني

### مدخل

في ظل التحولات الجذرية التي تعرفها المجتمعات في مجال النقل للأشخاص والبضائع، وبصفة خاصة في المدن الكبرى، أضحت إشكالية التوفيق في تسيير المرور وإدارته بين إشباع رغبات المواطنين من جهة، وتوفير المنشآت القاعدية الضرورية بما يساير الجانب الأمني، من أهم انشغالات السلطات العمومية، حيث تجند مكاتب دراسات للبحث في أحسن السبل للتغلب على الصعاب الناجمة عن النقل والتنقل للأشخاص والبضائع المتنامية، خاصة وأن العملية برمتها تدخل ضمن التنمية الاقتصادية.

## ١. ١ التصدي لظاهرة العنف المروري

الدول المتطورة سعت لتوفير كل الوسائل الممكنة، وإيجاد صيغ توافقية بين استعمال المركبات وحماية الأفراد، وذلك بتصميم طرق سيارة وربطها بصفة محكمة بين مختلف أنواع النقل، وكل ذلك في ظل عمران وبيئة مناسبة، علاوة على جانب التكوين والتوعية، اتجاه مستعملي الطريق.

هذه التدابير والسياسات مكنتها في تقليص الحوادث وضحاياها وما ينجر عنها من تكلفة مالية واقتصادية، كما أن تكليف مصالح متخصصة في تنظيم وإدارة المرور التي زودت بالوسائل والمعدات الحديثة للمراقبة المرورية مع التركيز على تكوين تخصصي للقائمين على هذه المهام عززت سبل التخفيف من الظاهرة.

بالنسبة للدول السائرة في طريق التطور، فإن حدة الآفة المعاصرة، باتت تشكل مآسي اجتماعية وتكبد الدول خسائر مادية معتبرة، ذلك أن التوافق المطلوب بين العناصر الثلاثة الإنسان- المركبة- المحيط، غير متجانس وغير متكامل، فضلا عن المنظومة التشريعية المنقوصة، بل إن العناية بالموضوع ليست من الأولويات، وكأن الأمر أي الحوادث المرورية أمرا مقدرا.

فالجزائر، ذات المساحة الجغرافية الواسعة «٧٤١, ٣٨١, ٢ كلم<sup>٢</sup>» وبتعداد سكاني يقارب ٣٥ مليون نسمة وشبكة طرق إجمالية ١١٢, ٠٠٠ كلم، وبوجود مركبات تزيد على خمسة ملايين مركبة، تعد من بين الدول المتضررة من حالة اللا أمن المروري من جراء تعداد الحوادث وضحاياها. مقارنة بفرنسا- التي لها حضيرة وطنية تقدر بنحو أربعين (٤٠) مليون مركبة- في مجال الحوادث وضحاياها لسنة ٢٠٠٨م، نلاحظ الفارق فيما يلي:

البلد	عدد الحوادث	عدد الجرحى	عدد القتلى
الجزائر	٤٢, ٦٧٣	٦٤, ٧٠٨	٤٤٢٢
فرنسا	٧٣, ٣٩٠	٩١, ٦٦٩	٤٢٧٤

لا شك في أن للنظام المؤسسي المعتمد والمنهجية الشاملة والمتكاملة المطبقة الأثر الإيجابي في تحقيق النتائج المرضية، وذلك بتخصيص وزارة منتدبة تعتنى بعوامل التنسيق والتقييم والتوجيه والمراقبة على عمل بقية الأطراف المعنية بصفة مباشرة أو غير مباشرة في الوقاية والأمن المروريين، عكس ما هو عليه الحال في الدول الموصوفة بالنامية.

## ١. ٢. التنظيم المؤسسي للمرور في الجزائر

إن تنظيم إدارة المرور في الجزائر لا يختص به قطاع أو هيئة واحدة، بل تتقاسم وتشارك في هذه المهام عدة مؤسسات (وزارات وهيئات) على المستوى المركزي، وذات امتداد على المستوى المحلي، وعلى هذا الأساس ندرج فيما يلي مهام وصلاحيات كل قطاع :

### ١. ٢. ١ من حيث التشريع والتنظيم (صلاحيات وزارة النقل)

تتكفل وزارة النقل بالتشريع والإجراءات التنظيمية المرتبطة أساسا بقضايا النقل بكل وسائله وأنواعه، بالإضافة إلى الاضطلاع بالجانب التكويني في هذا المجال، أي تكوين المكونين، وإعتماد مدارس التكوين والإشراف على كفاءات وشروط الحصول على شهادة الكفاءة سيطرة المركبات.

وهذا تكون المؤسسة الموكل إليها بالاشتراك مع غيرها من الأطراف المعنية بتنفيذ السياسة الوطنية والاستراتيجية التطبيقية لها، علاوة على الدراسات والأبحاث وحملات التوعية.

- التشريع : اقتراح مشاريع قوانين.

- التنظيم : إصدار كل النظم القانونية والإشراف على أعمال مختلف المجالس واللجان ذات الصلة.

- التكوين : اعتماد مدارس تعليم السيادة وتكوين المكونين.

- الدراسات والبحوث : الاحتياجات، المعايير والحلول.

- التوعية والتحصين : القيام بحملات التوعية المرورية.

- منح مختلف رخص الاستغلال والنقل بصفة عامة.

- مخططات السير والنقل.

- المراقبة التقنية (المؤسسة الوطنية للمراقبة التقنية للسيارات).

## ١. ٢. ٢. من حيث تصميم الطرق والمنشآت الوطنية (صلاحيات وزارة الأشغال العمومية)

تبعاً لتصنيف الطرق في الجزائر من وطنية، ولائية وبلدية، فإن وزارة الأشغال العمومية ومديرياتها التنفيذية تتكفل بإنجاز المشاريع الكبرى للطرق والإنجازات الفنية، مع جانب الصيانة والترميم، علاوة على تجهيز الطرق بالإشارات المرورية، إذ تخصص للوزارة ميزانية مالية سنوية.

- إنجاز المشاريع الكبرى للطرق.

- الصيانة والترميم.

- الإشارات المرورية ورعايتها.

- إحصاء ومعالجة النقاط السوداء.

- التجهيزات الأمنية عبر الطرق الوطنية.

## ١. ٢. ٣. من حيث صلاحيات وزارة الداخلية والجماعات المحلية

تحت وصاية وزارة الداخلية والجماعات المحلية، تضطلع السلطات المحلية (البلدية - الولاية) بمهام توسيع شبكة الطرق داخل حدود الاختصاص المحلي، مع رعاية صيانتها، ولدى الضرورة شق الطرق الجديدة لفك العزلة عن بعض القرى والتجمعات السكنية، وتتم عملية التمويل للمشاريع تبعاً لميزانية البلدية والولاية أو إعانات من خزينة الدولة.

في هذا الصدد، نجد أن الجماعات المحلية توكل لها عملية تنظيم السير والمرور في حدود اختصاصها المحلي وذلك عن طريق التقنين، علاوة على إنجاز وتطوير مخططات السير والنقل، وتهيئة الشروط الأمنية لمستعملي الطريق خاصة بمحاذاة المؤسسات التربوية.

وتسهم هذه الأخيرة أيضا في العمليات الوقائية والتحسيسية عن طريق توفير المساحات والتجهيزات الضرورية ونشر الثقافة المرورية.

- المشاركة في إعداد كل النصوص ذات الصلة.

- التمثيل في المجالس واللجان ذات الصلة.

- الوثائق الرسمية المرتبطة بالمركبات والسواق.

- المشاركة في إعداد مخططات السير والنقل.

- التكفل بصيانة الطرق البلدية والولائية.

- شق طرق جديدة على مستوى المحلي.

- التنظيم على مستوى المحلي.

- المساهمة في التوعية والتحسيس.

## ١. ٢. ٤ من حيث المراقبة المرورية مصالحي الأمن (الشرطة والدرك)

تحت إشراف وزارة الداخلية والجماعات المحلية، تضطلع مصالحي الأمن (الشرطة والدرك) بدور تنفيذ النصوص القانونية والنظم ذات الصلة بالمرور والنقل.

ففي هذا المجال، فإن المديرية العامة للأمن الوطني أوكلت لها مهام مراقبة وتنظيم المرور عبر المدن، وللتكفل بهذا الدور تسهم المصالح المركزية في إثراء القوانين والنظم وإعداد السياسة الوقائية، بينما تتكفل الفرق العاملة في ميدان بالمراقبة والتنفيذ.

- المساهمة في إعداد النصوص والدراسات.

- إعداد الإحصاءات وإنجاز مختلف الملفات.

- تنظيم حركة المرور.

- مراقبة المرور.

- تأمين المرور.

- قمع كل أشكال التجاوزات.

- المساهمة في التوعية والتحسيس (\*).

كما أن وزارة التربية والتعليم موكل لها وبحكم القانون تدريس مادة التربية المرورية في المناهج التربوية.

في نفس السياق تؤدي الحماية المدنية الدور المتمثل في تقديم الإسعافات ونقل المصابين، وتشارك بفاعلية في عمليات التحسيس والتوعية.

مما سبق يتضح أن ثمة أكثر من جهة، معنية بصفة مباشرة بشؤون المرور، ما يستوجب إقرار هيئة تسند لها مهام التنسيق والتقييم وإعداد الدراسات والبحوث ذات الصلة.

---

(\* تجدر الإشارة إلى أن كلاً من وزارتي العدل والمالية تشاركا على التوالي في العملية من حيث تسليط العقوبات المقررة والموصوفة بالجنح وتحصيل الغرامات الجزافية غير المسددة في الآجال القانونية.



تجسد ذلك من خلال المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، تحت وصاية وزارة النقل، غير أن الصلاحيات المخولة له وأوجه متابعة ومراقبة البرامج الدورية، فضلا عن طبيعة سيره ونظامه، شكلت عائقا أمام السمو به لمستوى تطلعات المتدخلين والمهتمين بشأن المرور وقضاياها.

## ١. ٣. دور مصالح الأمن الوطني في الوقاية والأمن المروريين

### ١. ٣. ١ التحقيق في الحوادث

أولت المديرية العامة للأمن الوطني العناية بقضايا المرور، من خلال تخصيص نيابة مديريةية على المستوى المركزي مشكلة من ثلاثة مكاتب متخصصة، تعنى وتكفل بكل المتطلبات ومختلف المهام التي تدخل ضمن اختصاصها، لها امتدادات على المستوى المحلي يتمثل في الوحدات والفرق العاملة ميدانيا.

تقوم إستراتيجية مصالح الأمن الوطني على ثلاثية متكاملة هي (الوقاية - الردع - الزجر) هذا النشاط والذي يتم بالتنسيق مع مختلف مصالح الشرطة الأخرى والتعاون مع مصالح الدرك الوطني المجندة لترسيخ قواعد السلامة المرورية وفرض احترام القانون واللوائح التنظيمية أفضى إلى نتائج مشجعة لكنها بعيدة عن الرضى بالنظر إلى المعطيات الإحصائية المسجلة لسنتي ٢٠٠٧-٢٠٠٨م.

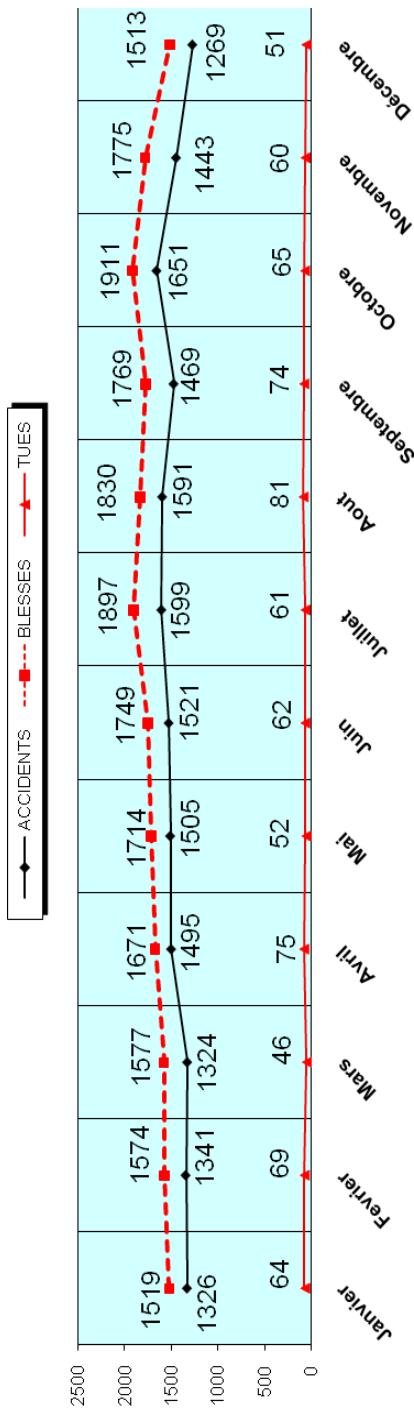
الجدول رقم (١)

المناطق الريفية			المناطق الحضرية			
الفارق	سنة ٢٠٠٨	سنة ٢٠٠٧	الفارق	سنة ٢٠٠٨	سنة ٢٠٠٧	
%٠٣,٨٥+	٢٥١٣٩	٢٤٢٠٧	%٠٣,٣٣+	١٧٥٣٤	١٦٩٦٨	الحوادث
%٠٦,٠١+	٤٤٢٠٩	٤١٦٩٩	%٠٥,٤٤+	٢٠٤٩٩	١٩٤٤٠	الجرحي
%٠٥,٥٩+	٣٦٦٢	٣٤٦٨	%٠٧,١٩+	٧٦٠	٧٠٩	القتلى

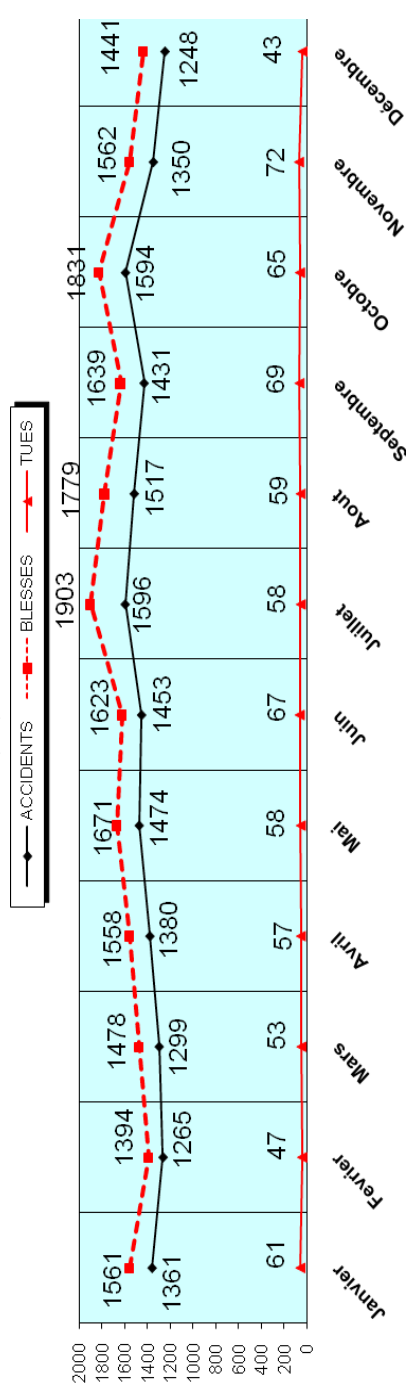
الفارق	سنة ٢٠٠٨	سنة ٢٠٠٧	
%٠٣,٦٣+	٤٢٦٧٣	٤١١٧٥	الحوادث
%٠٥,٨٣+	٦٤٧٠٨	٦١١٣٩	الجرحي
%٠٥,٨٦+	٤٤٢٢	٤١٧٧	القتلى

# المخطط البياني لحوادث المرور وضحاياها حسب الأشهر (مناطق حضرية - ستي ٢٠٠٧ - ٢٠٠٨م)

## ANNEE 2007



## ANNEE 2008



يشكل التحقيق في حوادث السير إحدى الركائز الأساسية في بلورة مخططات العمل الميدانية، وتضطلع الأقسام الحضرية من خلال المكاتب المتخصصة بإنجاز ملفات التحقيق وإعداد التقارير لإحالتها إلى الجهات القضائية.

وتفيد المعطيات الإحصائية لسنة ٢٠٠٨م، على مستوى المناطق الحضرية أن العنصر البشري هو المتسبب الرئيسي في وقوع الحوادث من جراء عدم الالتزام بالحيفة والحذر واللامبالاة في احترام قواعد المرور:

### ١ - العنصر البشري (عدم احترام قواعد المرور) ٩٤,٥٣٪

٣٩١	السياقة في حالة سكر أو تحت تأثير مخدر
٤٩٩	السياقة دون الحيازة على الرخصة المقررة
٤١٢٥	عدم احترام السرعة القانونية
٥٣٣	عدم احترام إشارة قف
٣٠٨	السير في الاتجاه المعاكس
١٢٥	عدم احترام الإشارات الضوئية
٨٣٢	التجاوزات الخطيرة
٨٠٠	المناورات الخطيرة
٨٩	استعمال الهاتف النقال أو التصنت الإذاعي
١٥٦٢	عدم استعمال ممرات الراجلين
٩٤٥	رفض الأولوية
٦٥٦	عدم احترام المسافة الأمنية
٥١	عدم احترام شروط تأمين الحمولة
٩٨	الوقوف أو التوقف الخطيرين
٥٥٦١	أخرى: (كل الحالات غير المذكورة أعلاه)
١٦٥٧٥	المجموع

## ٢ - بسبب العوامل المرتبطة بالمركبة: ٩٨, ٠٢٪

٤٩	إخلال في التجهيزات الضوئية (أضواء الوضعية- الغمازات- أضواء الكبح)
١٩٣	انعدام الفرامل
٥٩	انعدام الأضواء
١٩	انفجار الأطر أو عدم صلاحيتها
٢٤	إضاءة غير قانونية
١٧٩	أخرى
٥٢٣	المجموع

## ٣ - بسبب عوامل المحيط: ٤٩, ٠٢٪

٥٦	انعدام الإشارات المرورية
١٠٤	تشويهاً، حفرة، حواجز بالطريق
٣٤	تهيئة غير مناسبة للطريق
٠٥	عبور حيوانات
٠٥	ضباب كثيف
٦٦	أمطار وثلوج أو جليد
٠١	عواصف رملية
٣٣	إبهار الشمس
١٣٢	أخرى
٤٣٦	المجموع

أما الفئة العمرية للمتورطين في هذه الحوادث فهي كالتالي:

المجموع	٧٠ فأكثر	٦٩-٦٠	٥٩-٥٠	٤٩-٤٠	٣٩-٣٠	٢٩-٢٥	٢٤-١٨	السن
								الجنس
١٧٢٦٦	١٨٣	٥٩٦	١٧٢٠	٢٩٩٢	٤٣٦٩	٣٧٤٠	٣٦٦٦	ذكور
٤٩٥	٠٠	٠٥	٣٣	٩٥	١٥٥	١١٢	٩٥	إناث
١٧٧٦١	١٨٣	٦٠١	١٧٥٣	٣٠٨٧	٤٥٢٤	٣٨٥٢	٣٧٦١	المجموع

أما توزيع وقوع الحوادث حسب أيام الأسبوع والتوقيت فهي كالتالي :

النسبة	المجموع	أيام الأسبوع							الساعة
		21H00 إلى 00H00	18H00 إلى 21H00	15H00 إلى 18H00	12H00 إلى 15H00	09H00 إلى 12H00	06H00 إلى 09H00	00H00 إلى 06H00	
٪. ١٥,٣٩	٢٦٩٨	١٦٢	٤٥٠	٦١٧	٥٠٦	٥٦٢	٣١٥	٨٦	السبت
٪. ١٤,٣٢	٢٥١٠	١٤٤	٣٨٥	٥٧٧	٤٨٩	٥٨٢	٢٧١	٦٢	الأحد
٪. ١٤,٩١	٢٦١٥	١٩٨	٤٣١	٦٠٣	٥٣١	٥٥٨	٢٢٢	٧٢	الاثنين
٪. ١٥,١٨	٢٦٦٢	١٧٨	٤٤٩	٦٣٦	٥٤٤	٥٥٠	٢٣٥	٧٠	الثلاثاء
٪. ١٤,٣٤	٢٥١٥	٢٠١	٤٤٠	٦٠٥	٤٧٢	٥٣٣	٢٠٤	٦٠	الأربعاء
٪. ١٤,٦٥	٢٥٦٨	٢٤١	٤٦٤	٥٥٥	٤٧٧	٥٤٤	٢١٩	٦٨	الخميس
٪. ١١,٢١	١٩٦٦	١٩٨	٣٩٣	٤٢٧	٣٣٨	٤١٥	١٣٧	٥٨	الجمعة
	١٧٥٣٤	١٣٢٢	٣٠١٢	٤٠٢٠	٣٣٥٧	٣٧٤٤	١٦٠٣	٤٧٦	المجموع
٪. ١٠٠		٥٧,٥٤	١٧,١١	٢٢,٩٣	١٩,١٥	٢١,٣٥	٠٩,١٤	٠٢,٧٢	٪.

بالنسبة لضحايا الحوادث فهم على اختلاف شرائحهم كالتالي:

المجموع	جرحى إناث	جرحى ذكور	المجموع	قتلى إناث	قتلى ذكور	الجنس السن
١٣٠٠	٤٠٧	٨٩٣	٦٩	٢٩	٤٠	- ٠٤ سنوات
٢٢٨٩	٧٨٠	١٥٠٩	٧٠	٢٤	٤٦	٥ إلى ٩ سنوات
١٧٨٥	٥١٨	١٢٦٧	٣٩	١٠	٢٩	١٠ إلى ١٤ سنة
٢٠٤١	٤٤٨	١٥٩٣	٤٠	٠٢	٣٨	١٥ إلى ١٩ سنة
٢٨٥٩	٤٧٦	٢٣٨٣	٧١	١١	٦٠	٢٠ إلى ٢٤ سنة
٢٢٤٠	٣٥٠	١٨٩٠	٧٤	٠٥	٦٩	٢٥ إلى ٢٩ سنة
١٥٧٤	٢٩١	١٢٨٣	٥١	٠٦	٤٥	٣٠ إلى ٣٤ سنة
١٢٢٩	٢٥٦	٩٧٣	٤٥	٠٢	٤٣	٣٥ إلى ٣٩ سنة
٩٧٢	٢٢٤	٧٤٨	٤٩	٠٩	٤٠	٤٠ إلى ٤٤ سنة
٩٢٥	٢٣٦	٦٨٩	٣٧	٠٥	٣٢	٤٥ إلى ٤٩ سنة
٧٩٦	١٩٨	٥٩٨	٣٧	٠٧	٣٠	٥٠ إلى ٥٤ سنة
٦١٩	١٦٣	٤٥٦	٢٤	٠٣	٢١	٥٥ إلى ٥٩ سنة
٤٥٥	١٤٠	٣١٥	٢٤	٠٤	٢٠	٦٠ إلى ٦٤ سنة
٤١٢	١٣٥	٢٧٧	٢٦	١٠	١٦	٦٥ إلى ٦٩ سنة
٤١٢	١٣٦	٢٧٦	٣٨	١٩	١٩	٧٠ إلى ٧٤ سنة
٥٩١	١٤٩	٤٤٢	٦٦	١٦	٥٠	٧٥ فأكثر
٢٠٤٩٩	٤٩٠٧	١٥٥٩٢	٧٦٠	١٦٢	٥٩٨	المجموع



على هذا الأساس، كان لابد توحيد الجهود وتضافرها وفقا لعمل هادف متجانس يمكن إيجازه في أوجه النشاطات المتنوعة التي تؤديها مختلف فرق العمل للشرطة الميدانية وهي الثلاثية السالفة الذكر «وقاية-ردع-زجر» نتعرض لها فيما يلي:

## ١. ٣. ٢ في مجال الوقاية

من المفيد التذكير أن الأمن الوطني كان السباق في التنبيه إلى ضرورة تبني سياسات تربوية لتوعية المجتمع بأخطار استعمال الطريق، إذ بادر ومنذ بداية الثمانينيات بوضع خبرته وإمكاناته في خدمة الوقاية والتوعية الإعلامية على أوسع نطاق ومن جملة هذه الخطوات المشجعة:

- الحصة الإذاعية بالقناة الأولى «الأمن والمواطن» كل يوم خميس.

- حصة الشرطي المخفي بالتلفزيون.

- حصة طريق السلامة.

- إدارة وتنظيم الأسابيع الإعلامية والتوعوية.

هذه النشاطات مكنت من تحقيق حس مدني نسبي خلال الفترة المنصرمة مهدت لاحقا لتأسيس بعض الجمعيات المدنية سايرتها مصالح الأمن ولا تزال تدعم كل جهد في هذا المجال من منظور الدعم البيداغوجي والتشجيع.

ويتمثل الجهد الوقائي في النشاطات الميدانية أدناه:

## ١ - النشاط التوعوي النظري

يتعلق الأمر باستغلال المناسبات الوطنية وخاصة تلك المتعلقة

بفعاليات الشباب، كيوم الطفولة واليوم الوطني للمعوقين، مراكز مواسم الاصطياف، والدخول المدرسي لتقديم دروس نظرية حول أهم النصائح والإرشادات الكفيلة بتدريس الأطفال كفايات استعمال الطريق ومبادئ قواعد السلامة الطرقية.

فخلال سنتي ٢٠٠٧-٢٠٠٨م، بالتعاون مع مديري التربية ودور الشباب وجمعيات أولياء التلاميذ، سجلت مصالح الأمن العاملة على التوالي ١٤٦٥ و ١١٣٠ درسا نظريا في هذا المجال، وذلك بتنقل عناصر من الأمن الوطني إلى المدارس والمؤسسات التربوية.

## ٢- النشاط التوعوي التطبيقي

تعد النشاط التطبيقي مكملا للنظري، إذا تسخر جهود عناصر الأمن الوطني بمعية الشركاء في إحصار الأبناء المتمدرسين إلى حظائر تعليم السياقة للأطفال، حتى يتم تدريبهم على قواعد المرور، خاصة منها الإشارات الضوئية من حيث مفهومها ومدلولها، بالإضافة إلى تكريس قواعد الأولوية للمشاة أو السائقين، وكذا الإشارات الضرورية الدالة على الخطر.

جدير بالذكر أن عدد حظائر تعليم التربية المرورية، وفقا لتصميم حديث قد بلغت إلى الآن ٤٣ حظيرة، جاهزة على الدوام، في حين أنه بالإمكان اللجوء إلى استغلال المساحات العمومية بصفة مؤقتة.

وفي هذا النطاق تم اقتناء ست مائة وعشرين (٦٢٠) سيارة تعليم ولواحق تتمثل في الإشارات المرورية وأجهزة الإنارة تستعمل في المضمار.

سجل خلال سنتي ٢٠٠٧-٢٠٠٨م، على التوالي ٢٤٢٥ و ٢٤٥٤ نشاطا توعويا تطبيقيا، وهي العملية التي تلقى استحسان المجتمع المدني،

وكذا السلطات العمومية، مما يقتضي توسيع العملية تدريجياً في المستقبل للولايات المتبقية والمناطق الحضرية المهمة.

### ٣- الوسائل والدعائم البيداغوجية

لتجسيد العنصرين السابقين (النشاط النظري والتطبيقي) كان لابد من توفير الوسائل والدعائم البيداغوجية الضرورية والملائمة، وعلى هذا الأساس عمدت المديرية العامة للأمن الوطني على اقتناء وتوفير المعدات والتجهيزات حسب ما يلي:

١- أنجزت وثائق تتضمن دروساً حسب الطورين الأول والثاني، يعتمدها عناصر الأمن المكلفة بهذه المهمة.

٢- تم إنجاز كتيب تناول مضمونه جملة من موضوعات الإرشاد والوقاية والتسليّة.

٣- أنجزت وثائق خاصة بالمسابقات ونيل الجوائز والشهادات النموذجية للمتفوقين.

٤- تم اقتناء وإنجاز وسائل بيداغوجية تمثلت في لعب العائلات السبعة، ذات محتوى بيداغوجي، حيث إنها تمثل كل إشارات وقواعد المرور (٢٠٠٠٠٠ وحدة).

بالإضافة إلى هذا فإن المديرية العامة للأمن الوطني تخصص جوائز تشجيعية، تمكن من استقطاب فئة الشباب، وكسب المواطنين تحت عنوان « الشرطة الجوارية ».

## ١. ٣. ٣ في مجال الردع

عملية الردع بالمفهوم السائد هي تلك الحالة التي تقترب من الوقاية وفي نفس الوقت من الزجر، إذ إن على مصالح الأمن الاستباق والمبادرة بوضع خطط عمل وأساليب لمواجهة المشاكل قبل وقوعها. وهذا يأتي من خلال:

١- انتشار وتوزيع القوة العاملة ميدانيا، وفقا للحاجة اعتمادا على البيانات الإحصائية.

٢- التواجد المدروس للدوريات الراجلة منها والراكبة عبر مختلف النقاط الحساسة ( مفترق الطرقات، مسالك المؤسسات التربوية، محطات النقل، محاور الطرقات المزدهمة.....الخ)

٣- إقامة حواجز المراقبة التي تشكل هاجسا لمخالفين قواعد السياقة واستعمال المركبات في السير.

٤- التدخلات السريعة لفك الاختناق في بعض المسالك

٥- تقديم إسعافات أولية في حالة الحوادث الجسدية وتسهيل تسيير حركة المرور كلما دعت الضرورة لذلك.

في هذا الميدان جهزت مصالح الأمن الوطني بالوسائل والإمكانات المتطورة التي تساهم في تمكين العناصر من أداء المهام، وتمثل فضلا عن عدد الدوريات الراكبة المستغلة لمختلف أنواع السيارات بوسائل اتصال في الدوريات المتخصصة، التي نذكر منها:

١- ما يزيد على ألف وخمسة مائة وثمانين (١٥٨٠) دراجاً موزعين على أربع وأربعين

(٤٤) ولاية حسب الأهمية (الديمغرافية، الجغرافية، الاقتصادية...) علما

أن دفعة جديدة تتشكل من ١٠٠ دراج مبرمجة لسنة ٢٠٠٩م.

٢- ١٠٠٠٠ دراج سكوتر ( فرق مستحدثة ) معمول بها على مستوى ثلاث وثلاثين ( ٣٣ ) ولاية مرشحة للتوسيع لتشمل ولايات ومناطق حضرية أخرى خلال بداية السنة المقبلة.

٣- تزويد المصالح بأجهزة كشف الكحول بشتى أنواعها مستدامة الاستعمال.

٤- أجهزة رادارات مراقبة السرعة ( ٨٥ ) جهازاً و ١٠٠٠ رادار مسجلة للاقتناء سنة ٢٠٠٩م، موزعة على ( ٣٦ ) أمن ولاية وهي العملية التي تعرف توسعا تدريجيا، اعتبارا للظروف المحيطة لاستغلالها بفعالية، حيث ينتظر أن تتضافر الجهود لبثورة ميكانيزمات حديثة تمكن من رفع بعض العراقيل، ومنها:

أ- وضع حيز العمل البطاقات الوطنية المذكورة سالفاً.

ب- الربط الإعلامي الآلي مابين مصالح الأمن الوطني ومصالح البطاقات الرمادية للولايات.

ج- مراجعة شروط بيع المركبات وتحويل البطاقات الرمادية.

د- استصدار نص تنظيمي ( قرار وزاري مشترك ) يحدد بموجبه مصاريف استعمال الرادار، التي يتحملها المخالف.

## ١. ٣. ٤ في مجال الزجر

ويقصد بعملية الزجر، كل الأعمال والأفعال المنطوية تحت ارتكاب مخالفات مرورية منصوص ومعاقب عليها وفقاً للأحكام القانونية والتنظيمية السارية المفعول.

تقتضي الحالة إنجاز إجراءات التحقيق لغرض المتابعة القضائية أو الإدارية، ويدخل ضمن هذا النشاط التحقيق في الحوادث الجسائية أو المادية التي تكون فيها مركبات تابعة للهيئات والمؤسسات العمومية طرف. بالنظر إلى نشاط المصالح العاملة من خلال ما سجل في سبتي ٢٠٠٧ - ٢٠٠٨م، نجد أنه جهد معتبر يتميز بالاستمرارية والديمومة في الزمان والمكان، كما تثبتته جداول الإحصاء التالية :

سنة ٢٠٠٨م	سنة ٢٠٠٧م	طبيعة النشاط
٨٧١٢٨	٦٦٦٣٧	الجنح المرورية
٨٠٢٨٩	٥٥١٢١	التوقيف
٣٧٥٨٣	٣٣١٣٥	الوضع في الحضيرة
١,٥١٤,١٥٤	١,٣٨٧,٠٠٧	مخالفات المرورية
٣٢٥٢٣	٢٨٨٤٧	مخالفات التنسيق (النقل)

فيما يتعلق بحالات سحب رخص السياقة طبقاً للأحكام الجديدة فلقد سجلت مصالح الأمن الوطني خلال سبتي ٢٠٠٧ - ٢٠٠٨م، ما يلي:

السنة	السحب الفوري دون القدرة على السياقة	السحب الفوري مع القدرة على السياقة	الملفات المحالة للجان الولائية
م ٢٠٠٧	٦٨١٢٣	٤٨٦٣٤	٢٩٦٢٩
م ٢٠٠٨	٧٩٥٧٤	٤٦٨٧٩	٤٣٩٤٠

## ١. ٣. ٥ في مجال الشراكة

إن كانت مصالح الأمن الوطني تنفرد في أداء جملة أنواع المهام السالفة الذكر، فإنها من منطلق تعزيز التعاون والشراكة مع بقية الأطراف المعنية لا تدخر جهداً في دعم كل المبادرات ومشاريع العمل الرامية لتحسين الوضع القائم إن كان ذلك على المستوى المركزي أو المحلي، ويتجلى ذلك من خلال:

١- إثراء مشاريع النصوص القانونية والتنظيمية في نطاق اللجان المتعددة القطاعات.

٢- إعداد البرامج التوعوية السنوية.

٣- المساهمة في البرامج الإعلامية (إذاعة، تلفزيون، صحافة.....)

٤ - التمثيل وإبداء الرأي حول مختلف القضايا ذات الصلة.

٥ - تجسيد وتنفيذ كل الخطط المرحلية ميدانياً عن طريق تجنيد مختلف فرق الشرطة.

٦ - تلبية كل المؤسسات العمومية أو الخاصة بالمساهمة في الفعاليات التي تنظمها.

بالنسبة للجمعيات المدنية أو ما يمثل المجتمع المدني، فإن المديرية العامة للأمن الوطني وبالأخص مع جمعيات أولياء التلاميذ والإتحادات المهنية تتعاون وبشكل متقدم في مجالات التوعية والتحسيس، ولا أدل على ذلك تلك المساهمة في تكوين السواق الاحترافيين، أما فيما يتعلق بالجمعيات الأهلية المهتمة بموضوع الوقاية المرورية، فبالرغم من أن هذه الأخيرة تعيش مرحلة مخاض، إلا أن المبادرات توحى ببلورة نسيج قد يشكل دعماً أساسياً لجهود مصالح الأمن.

## ٤. ١ التطلعات والأهداف

### ١. ٤. ١ على مستوى المديرية العامة للأمن الوطني

تتطلع المديرية العامة للأمن الوطني فيما يتعلق بمصالحها إلى تجسيد جملة من التدابير الإضافية تخص القوة العاملة وهي كالتالي:

١- رفع مستوى التكوين التخصصي خاصة في مجال التحقيق في حوادث المرور.

٢- تعميم استعمال الإعلام الآلي ومنظومة استقبال المعلومات بصفة آلية من القاعدة إلى المركزية Messagerie électronique .

٣- الإسراع في وتيرة اقتناء المعدات الحديثة والمتطورة لغرض استعمالها على أوسع نطاق خاصة منها أجهزة مراقبة السرعة، أجهزة مراقبة كشف الكحول الأضواء، الحمولة..... إلخ.

كما أنه في ظل برنامج تطوير النقل الجماعي، من خلال شبكة السكك الحديدية (المترو- الترامواي) والمساعد الهوائية، باشرت المديرية العامة للأمن الوطني في تأسيس شرطة متخصصة تعنى بتأمين النقل في هذه الوسائل، حيث إن «جمهرة شرطة النقل» على مستوى الجزائر العاصمة جاهزة لمباشرة مهامها بعد تكوين نوعي نظري وميداني لازم مراحل إنجاز مترو الجزائر.

لما له من دور في التوعية والتحسيس وإعلام مستعملي الطريق، تسعى المديرية العامة للأمن الوطني لإنشاء محطة إذاعية متخصصة في مسائل المرور وإشكالاته، الهدف منها تقديم خدمة عمومية هادفة، وذلك تحسبا لاتساع شبكة الطرق داخل النسيج العمراني بالمناطق الحضرية.



## ١. ٤. ٢. على مستوى الشراكة القطاعات المعنية

فيما يتعلق بسعي مصالح الأمن الوطني على المستوى المركزي تجاه القطاعات المعنية بشؤون المرور وأمنه فقد سجلت ضمن أولوياتها واهتماماتها تحقيق جملة من المطالب، الموجزة فيما يلي:

١- تحسين المنظومة التشريعية من خلال إضفاء فاعلية أكثر عليها خاصة فيما يترتب عن حالة اللاعقاب، التي كثيرا ما تشجع المتهورين على الاستمرار في سلوكياتهم.

٢- إعتاد شبكة المعطيات لحوادث المرور وضحاياها وأسبابها من خلال وضع حيز العمل مشروع بطاقة الحادث الجسماني، تبعا للمميزات والمواصفات التي أدخلت عليها، فضلا عن ربط إعلامي آلي على المستوى الوطني.

٣- وضع حيز التنفيذ بعض أحكام القانون ١٤-٠١، المعدل والمتمم، ومنها على وجه الخصوص البطاقات الوطنية ذات الصلة بالمخالفات المرورية - البطاقات الرمادية - رخص السياقة، وهذا ما يؤدي إلى اعتماد نظام الرخصة بالتنقيط، ويوفر للمصالح الأمنية مصادر معلومات أساسية في مواجهتها للعنف المروري.

٤- دعم فكرة رفع مستوى المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق إلى هيئة وزارية تحت وصاية الوزير الأول بصفة مباشرة، وذلك من أجل تقوية صلاحيته وتوسيعها خاصة في مجال المراقبة على أعمال القطاعات الأخرى المعنية وتمكينه من ميزانية معتبرة تفي بالحاجة.

٥- العمل على إيجاد صيغ مناسبة لتجنيد وتفعيل دور المجتمع المدني

والاتحادات المهنية لغرض دمجها بصفة كلية وناجعة في دعم العمل  
الوقائي الميداني فضلا عن تشكيل قوة إسناد تجاه السلطات العمومية  
لتبني سياسات وإستراتيجيات بناءة في هذا المجال.

## الخاتمة

فخلاصة القول، أن نضع آخر التفكير بداية العمل وإنجاز ما  
هو مطلوب من مهام تدخل في نطاق الصلاحيات والاختصاص وبذلك  
يمكن للمتعاونين والمتطوعين المساهمة في إيجاد الحلول.

وأختم كلمتي بمقولة لألبرت أينشتاين « العالم لا يدمر، بأولئك الذين  
يلحقون الضرر به، ولكن بأولئك الذين ينظرون إليهم يفعلون، ويمتنعون  
عن التدخل».

Le monde ne sera pas détruit par ceux qui font le mal, mais  
par ceux qui les regardent agir et qui refusent d'intervenir.

## التوصيات

في ضوء تنفيذ فعاليات هذه الندوة وعلى ضوء مناقشات تجارب العديد من الدول العربية في موضوعها.. جاءت التوصيات على النحو التالي:

**أولاً:** الحث على العناية بالسياسة الوقائية والأمن المروري، من خلال إنشاء جهاز رسمي قائم بحد ذاته، توكل إليه صلاحيات إعداد البرامج الوقائية ومراقبتها وتقويمها على أن يضم الجهاز خبراء متخصصين في مجال النقل المروري والضبطي .

**ثانياً:** ضرورة إدخال السلامة المرورية وجعلها مقررأ في المناهج التربوية والتعليمية بمختلف أطوارها .

**ثالثاً:** العمل على إعداد دراسة تتعلق بتوحيد نظام مروري موحد على مستوى الدول العربية يراعي الموازنة بين المخالفة والعقوبة تحت مظلة قرارات النظام المروري.

**رابعاً:** الحث على صياغة منظومة تشريعية متطورة، عادلة وراذعة بفاعلية، وقابلة للتطبيق .

**خامساً:** تحسين مستوى أداء الأجهزة المرورية من خلال التأهيل والتدريب المتخصص لمنتسبيها وتوظيف التجهيزات الحديثة في مجال المراقبة المرورية الإلكترونية.

**سادساً:** تفعيل دور مختلف منظمات المجتمع المدني لتقوم بدورها المؤثر على المستوى المحلي والوطني في مجال التوعية المرورية ومشاركة الجامعات في إعداد البحوث، والأطروحات العلمية في مجال الأمن المروري،

والسعي إلى مواكبة المستجدات العلمية في مجال حركة المرور والنقل والسلامة المرورية.

سابعاً: الحث على اعتماد استراتيجية عربية فاعلة، لمكافحة الأمان المروري ضمن سياسة عربية شاملة مشتركة مع تكيفها وخصوصيات كل بلد.

ثامناً: انتهاج إستراتيجية تهدف إلى إعطاء الأولوية لوسائط النقل الجماعي بمختلف أشكاله وتخصيص مسارات خاصة للمشاة ذوي الاحتياجات الخاصة وراكبي الدراجات الهوائية.

تاسعاً: ضرورة اعتماد خطط التهيئة العمرانية والتخطيط المروري في كل المشاريع الخاصة بالمدينة والنسيج الحضري بوجه عام.

عاشراً: الطلب إلى جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية بإعداد دراسة عن السلامة والوقاية المرورية المناسبة للدول العربية، انطلاقاً من التجارب الدولية الناجحة.

حادي عشر: ضرورة توفير قواعد بيانات شاملة للحوادث المرورية وجعلها في متناول المتخصصين والمهتمين في مجال المرور والحث على دخول وسائل الإعلام المسموعة مجال الخدمات المرورية وتخصيص أرقام محددة للإعلام المروري.

ثاني عشر: إنشاء جائزة تقديرية للسائق المثالي على مستوى الدول العربية.